

Signature Not Verified
Digitally signed by VARVARA ZACHARAKI
Date: 2018.03.15 11:38:41 EET
Reason: Signed PDF (embedded)
Location: Athens, Ethniko Typografio

10653

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

15 Μαρτίου 2018 | ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ | Αρ. Φύλλου **912**

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. ΥΠΑ/Δ3/Α/5058/1831

Άδεια ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικού ελικοδρομίου στη θέση «Μπότα -Προφάρτα» στην περιοχή Κορωπίου Αττικής ιδιοκτησίας της εταιρίας «GREEK AIR ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Α.Ε.».

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) του ν.δ. 714/1970 αρθρ. 11 εδάφ. στ (ΦΕΚ Α΄ 238/1970) «Περί ιδρύσεως ΔΕΜ και οργανώσεως ΥΠΑ», όπως τροποποιήθηκε με το ν. 1340/1983 αρ. 2 (ΦΕΚ Α΄ 35/1983).

β) του ν. 3913/2011(ΦΕΚ 18/Α΄/17-2-2011) περί «Αναδιοργάνωσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις» όπως ισχύει.

γ) του π.δ. 56/1989 (ΦΕΚ 28/Α΄/01-02-1989) «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

δ) του ν. 4146/2013 (ΦΕΚ 90/Α΄/18-04-2013) περί «Διαμόρφωσης Φιλικού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες διατάξεις», όπως ισχύει.

2. Το π.δ. 19/2009 (ΦΕΚ Α' 35/2009) για την «Ίδρυση, κατασκευή, εξοπλισμό, λειτουργία και εκμετάλλευση ελικοδρομίων»

3. Το DOC 8168 - OPS 611 Vol II του ICAO "Procedures for air navigation services-aircraft operations".

4. Τα περιλαμβανόμενα στο Παράρτημα 14 της Σύμβασης του Σικάγο, όπως ενσωματώθηκε στην Εθνική Νομοθεσία με την απόφαση υπ' αριθ. ΥΠΑ/Δ3/Α/2467/490/21-1-2002 του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΦΕΚ Β΄ 177/2002).

5. Την υπ' αριθ. ΥΠΑ/Δ2/1614/514/14-1-2008 απόφαση Διοικητή ΥΠΑ Παράρτημα (ANNEX) 2 της Σύμβασης του Σικάγο "Κανόνες Αέρος (Rules of the Air)" που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ Β΄ 87/2008.

6. Το DOC 9261 - AN/903 HELIPORT MANUAL Third edition - 1995 του ICAO.

7. Την από 04-05-2007 αρχική υποβληθείσα αίτηση κατασκευής και λειτουργίας του ελικοδρομίου από την εταιρία Greek Air.

8. Την από 3-9-2013 νεότερη αίτηση κατασκευής και λειτουργίας του ελικοδρομίου από την εταιρία Greek Air.

9. Την με αρ. ΥΠΑ/Δ3/Α/29570/7315/8-10-2013 έγκριση καταλληλότητας για κατασκευή ελικοδρομίου της εταιρίας Greek Air.

10. Την με αρ. ΥΠΑ/Δ3/Α/7517/2078/13-03-2014 έγκριση σχεδίου ελικοδρομίου της εταιρίας Greek Air.

11. Το με αρ. ΥΠΑ/Δ4/1783/21-11-2017 έγγραφο της Διεύθυνσης Κανονιστικής Λειτουργίας Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, με το οποίο τίθενται οι όροι και οι περιορισμοί λειτουργίας του ελικοδρομίου από πλευράς Εναερίου Κυκλοφορίας.

12. Η υπ' αρ. 1591/26-11-2010 πράξη Ενοποίησης Αγροτεμαχίων και τις υπ' αρ. 1939/11-1-2012 και 2106/9-11-2012 Συμβολαιογραφικές πράξεις Αγοραπωλησίας Αγροτικού Ακινήτου της Συμβολαιογράφου Κρωπίας Παγώνας Χριστοδούλου.

13. Την με αρ. πρ. 9156/29-7-2015 ανακοίνωση του ΓΕΜΗ περί μετατροπής της εταιρίας GREEK AIR ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΟΝ. ΕΠΕ σε GREEK AIR ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Α.Ε.

14. Η με αρ. 46899/1-11-2011 απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής περί "Έγκρισης εγκατάστασης ελικοδρομίου στη θέση «Προφάρτα» ή «Μπότα» του Δήμου Κορωπίου (Ν. Αττικής)" (ΦΕΚ τ. Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων Αρ. Φύλλου 325/11-11-2011).

15. Η με αρ. 24799/16-4-2013 απόφαση του Υπουργού και του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής περί "Έγκρισης επέκτασης εγκατάστασης ελικοδρομίου στη θέση «Προφάρτα» ή «Μπότα» του Δήμου Κορωπίου (Ν. Αττικής)" (ΦΕΚ τ. Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων Αρ. Φύλλου 153/29-04-2013).

16. Το με αρ. πρ. 16615/28-12-2010 έγγραφο της Διεύθυνσης Χωροταξίας Πολεοδομίας Νοτίου Τομέα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αν. Αττικής περί χρήσης γης.

17. Την με αρ. πρ. Φ.5287/1506/09-04-2012 απόφαση της Διεύθυνσης Περιβαλλοντικού και Χωρικού Σχεδιασμού της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής περί Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων για την κατασκευή και λειτουργία ελικοδρομίου της εταιρίας Greek Air.

18. Την με αρ. πρ. Φ.5287/1099/26-07-2013 απόφαση της Διεύθυνσης Περιβαλλοντικού και Χωρικού Σχεδιασμού της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής περί Τροποποίησης έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων για την κατασκευή και λειτουργία ελικοδρομίου της εταιρίας Greek Air.

19. Τα με αρ. πρ. 8328/21-12-2010 και 4061/257/24-01-2013 έγγραφα του Δασαρχείου Πεντέλης περί χαρακτηρισμού της έκτασης ως μη δασικής.

20. Το με αρ. πρ. 370/24-01-2013 έγγραφο της Β’ Εφορείας Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων περί έγκρισης εκσκαφών για την εγκατάσταση του ελικοδρομίου της εταιρίας Greek Air.

21. Οι με αρ. πρ. 1558/04-07-2011 και οικ.335/11-02-2013 αποφάσεις του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

22. Η από 12-03-2014 Τεχνική-Αιτιολογική Έκθεση της εταιρίας Greek Air.

23. Η με αρ. πρ. ΥΠΑ/Δ3/Α/352/140/09-01-2018 έγκριση Αναθεώρησης Εγχειριδίου Ελικοδρομίου της εταιρίας Greek Air.

24. Το με αριθ. πρωτ. ΥΠΑ/Δ3/Α/551/119/10-01-2018 έντυπο τελικού ελέγχου του αναφερόμενου ελικοδρομίου από αρμόδιους υπαλλήλους της ΥΠΑ.

25. Την με αριθμ. πρωτ. ΥΠΑ/Δ3/Α/565/26-1-2018 εισήγηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

26. Το γεγονός ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που θέτουν τα άρθρα 3 και 4 του π.δ. 19/2009.

27. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Χορηγούμε άδεια ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικού ελικοδρομίου με την ονομασία “GA HELIPORT”, στη θέση «Μπότα - Προφάρται» του Δήμου Κρωπίας Νομού Αττικής του οποίου ιδιοκτήτης και Φορέας Λειτουργίας είναι η εταιρία «GREEK AIR Αεροπορικές Υπηρεσίες Α.Ε.» (εφεξής ο ιδιοκτήτης). Το ελικοδρόμιο είναι κατάλληλο για χρήση από ελικόπτερα μέγιστου μήκους έως 18 μέτρα για πτήσεις εξ όψεως (VMC) κατά τη διάρκεια της ημέρας, με τα κατωτέρω στοιχεία ελικοδρομίου τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 14, Τόμος ΙΙ, (Annex 14, Volume II), της Σύμβασης του Σικάγο:

1.1 ΦΥΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

α) Περιοχή προσέγγισης - απογείωσης κύκλος 18 μέτρων, από τσιμεντοκονία βιομηχανικής αντοχής.

β) Ζώνη ασφαλείας στερεά πλάτους 9 μέτρων.

γ) Επίπεδα προσέγγισης - απογείωσης με κλίση 8% σε αζιμούθιο 135° και 355° από το κέντρο του ελικοδρομίου, ελεύθερα εμποδίων σε απόσταση 1500 m.

δ) Υψόμετρο ελικοδρομίου 163 μέτρα από Μ.Σ.Θ.

ε) Συντεταγμένες κέντρου ελικοδρομίου: 37°52' 11'' Β και 23°52' 28'' Α.

1.2 ΟΠΤΙΚΑ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

α) Ημερήσια σήμανση ελικοδρομίου στο κέντρο του δαπέδου με το γράμμα (Η) λευκού χρώματος.

β) Ημερήσια σήμανση περιοχής προσγείωσης - ανύψωσης με γραμμή κίτρινου χρώματος πάχους 50 εκατοστών.

γ) Ημερήσια σήμανση ζώνης επαφής με κυκλική γραμμή λευκού χρώματος πάχους 30 εκατοστών.

δ) Δύο ανεμούρια τοποθετημένα εκατέρωθεν του δαπέδου του.

1.3 ΛΟΙΠΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

α) Ο κινητός εξοπλισμός του ελικοδρομίου, φαρμακείο και άλλα ανταλλακτικά αποθηκεύονται σε στεγασμένο χώρο.

β) Ο χώρος του ελικοδρομίου και των εγκαταστάσεων, βρίσκεται εντός ιδιόκτητου οικοπέδου, το οποίο περιβάλλεται με κτιστή πέτρινη μάντρα (περιμετρική λιθοδομή).

1.4 ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ

Η πυρασφάλεια του ελικοδρομίου αντιστοιχεί στην κατά ICAO κατηγορία πυρασφάλειας Η2 και περιλαμβάνει:

α) Αυτόνομη βενζινοκίνητη αντλία πυρόσβεσης με συσκευή παραγωγής υγραφρού με ρυθμό εκροής 500 λίτρων/λεπτό.

β) Παροχή ύδατος συνδεδεμένη με υπέργεια δεξαμενή ενεργής χωρητικότητας 16 κυβικών μέτρων.

γ) Τροχήλατο πυροσβεστήρα ξηράς κόνεως 45 κιλών.

δ) Φορητό πυροσβεστήρα CO_2 5 κιλών.

ε) Διασωστικό εξοπλισμό.

2. Ο ιδιοκτήτης είναι υπεύθυνος για τη σωστή λειτουργία και τη συντήρηση του ελικοδρομίου και υποχρεούται να ενημερώνει την ΥΠΑ για κάθε μεταβολή που θα αφορά το ελικοδρόμιο προκειμένου η ΥΠΑ να προβεί σε ενέργειες αρμοδιότητάς της.

3. Το ελικοδρόμιο χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση πτήσεων για λογαριασμό του ιδιοκτήτη καθώς και προσώπων τα οποία έχουν εξασφαλίσει την έγκρισή του. Επίσης στο αναφερόμενο ελικοδρόμιο. ο ιδιοκτήτης δύναται να παρέχει υπηρεσίες συντήρησης ελικοπτέρων σε τρίτους, σύμφωνα με την εκάστοτε άδεια φορέα συντήρησης που του έχει χορηγηθεί.

4. Οι προς και από το ελικοδρόμιο πτήσεις πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις των οικείων νόμων, διαταγμάτων, κανονιστικών αποφάσεων και κανονισμών, διαδικασιών και οδηγιών της ΥΠΑ, τις ευθύνες των χειριστών των ελικοπτέρων που απορρέουν από αυτές, τις επιδόσεις και τους περιορισμούς του ελικοπτέρου ως προς τον τύπο και τα βάρη προσγείωσης- απογείωσης και τις εκάστοτε καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή.

5. Η χρήση του ελικοδρομίου γίνεται σύμφωνα με του ειδικούς ακόλουθους κανόνες εναερίου κυκλοφορίας:

5.1 Το ελικοδρόμιο παρότι βρίσκεται εκτός της ATZ του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» (ΔΑΑ), οι χειριστές υποχρεούνται να εφαρμόζουν τους κανόνες αμφίδρομης επικοινωνίας με τον Πύργο Ελέγχου του συγκεκριμένου αεροδρομίου, πριν από κάθε απογείωση και προσγείωση, σύμφωνα και με τις διαδικασίες αφίξεων - αναχωρήσεων που ισχύουν.

5.2 Η χρήση του ελικοδρομίου για πτητικές λειτουργίες περιορίζεται αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας και οι πτήσεις θα πραγματοποιούνται σε μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως (VMC).

5.3 Η έγκαιρη υποβολή σχεδίου πτήσης σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών πληροφοριών Ελλάδος (AIP GREECE) ENR 1.2.14 και ENR 1.10.2.3 είναι υποχρεωτική.

5.4 Όταν βρίσκεται εν χρήση ο δυτικός διάδρομος του ΔΑΑ 03L τότε:

5.4.1 Στις περιπτώσεις αναχωρήσεων ελικοπτέρων η κατεύθυνσή τους θα πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να απομακρύνονται το συντομότερο δυνατόν από το ίχνος του ILS 03L. Ο χειριστής του ελικοπτέρου όταν είναι καθόλα έτοιμος για απογείωση θα καλεί τον ελεγκτή του δυτικού διαδρόμου - LOCAL WEST- και θα ζητάει άδεια αναχώρησης. Ο ελεγκτής εφόσον δεν υπάρχει κάποια IFR άφιξη σε απόσταση τουλάχιστον 5 NM από το εν λόγω ελικοδρόμιο θα επιτρέπει στο ελικόπτερο να απογειωθεί και να απομακρυνθεί άμεσα από το ίχνος του ILS 03 L, κατευθυνόμενο σε προκαθορισμένο σημείο, το οποίο οφείλει να καθορίσει η εναέρια κυκλοφορία. Στην συνέχεια, αν η κατεύθυνση του ελικοπτέρου είναι ανατολική, ο LOCAL WEST θα μεταβιβάζει το ελικόπτερο στη συχνότητα του LOCAL EAST και θα ακολουθεί τις προκαθορισμένες VFR διαδρομές και ύψη -που επίσης οφείλει η εναέρια κυκλοφορία να καθορίσει- ώστε να απομακρύνεται το συντομότερο δυνατό από τη CTR του αεροδρομίου.

5.4.2 Στις περιπτώσεις αφίξεων ελικοπτέρων όταν αυτά προσεγγίζουν από δυτικά θα κρατούν στο προκαθορισμένο δυτικά σημείο και εφόσον δεν υπάρχει IFR άφιξη σε απόσταση τουλάχιστον 5 NM από το εν λόγω ελικοδρόμιο, ο ελεγκτής LOCAL WEST θα επιτρέπει τη διασταύρωση του ILS 03 L και την προσγείωση του ελικοπτέρου.

Τα αφικνούμενα ελικόπτερα από ανατολικά θα παραμένουν στη συχνότητα του LOCAL EAST μέχρι το προκαθορισμένο ανατολικά σημείο. Κατόπιν θα μεταβιβάζονται στο LOCAL WEST από όπου θα παίρνουν οδηγίες προσέγγισης στο ελικοδρόμιο όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις που προαναφέρθηκαν σε σχέση με τις IFR αφίξεις στον 03L.

Σε κάθε μία από τις παραπάνω περιπτώσεις απαιτείται συντονισμός μεταξύ των δύο ελεγκτών -LOCAL EAST & WEST.

5.5 Όταν βρίσκεται εν χρήση ο ανατολικός διάδρομος του ΔΑΑ 03R τότε:

5.5.1 Στις περιπτώσεις αναχωρήσεων ελικοπτέρων η κατεύθυνσή τους θα πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να απομακρύνονται το συντομότερο δυνατόν από το ίχνος του ILS 03R. Ο χειριστής του ελικοπτέρου όταν είναι καθόλα έτοιμος για απογείωση θα καλεί τον ελεγκτή του ανατολικού διαδρόμου - LOCAL EAST. Ο ελεγκτής εφόσον δεν υπάρχει κάποια IFR άφιξη σε απόσταση τουλάχιστον 5 NM από το εν λόγω ελικοδρόμιο θα επιτρέπει στο ελικόπτερο να απογειωθεί και να απομακρυνθεί άμεσα από το ίχνος του ILS 03R, κατευθυνόμενο σε προκαθορισμένο σημείο, το οποίο οφείλει να καθορίσει η εναέρια κυκλοφορία. Στη συνέχεια, αν η κατεύθυνσή του είναι δυτική, ο LOCAL EAST θα μεταβιβάζει το ελικόπτερο στη συχνότητα του LOCAL WEST και θα ακολουθεί τις προκαθορισμένες VFR διαδρομές και ύψη -που επίσης οφείλει η εναέρια κυκλοφορία να καθορίσει- ώστε να απομακρύνεται το συντομότερο δυνατό από τη CTR του αεροδρομίου.

5.5.2 Στις περιπτώσεις αφίξεων ελικοπτέρων όταν αυτά προσεγγίζουν από ανατολικά, θα κρατούν στο προκαθορισμένο ανατολικά σημείο και εφόσον δεν υπάρχει IFR άφιξη σε απόσταση τουλάχιστον 5 NM από το εν λόγω ελικοδρόμιο, ο ελεγκτής LOCAL EAST θα επιτρέπει τη διασταύρωση του ILS 03 R και την προσγείωση του ελικοπτέρου.

Τα αφικνούμενα ελικόπτερα από δυτικά θα παραμένουν στη συχνότητα του LOCAL WEST μέχρι το προκαθορισμένο δυτικά σημείο. Κατόπιν θα μεταβιβάζονται στο LOCAL EAST από όπου θα παίρνουν οδηγίες προσέγγισης στο ελικοδρόμιο όταν πληρούνται οι αντίστοιχες προϋποθέσεις που προαναφέρθηκαν σε σχέση με τις IFR αφίξεις στον διάδρομο 03R.

Σε κάθε μία από τις παραπάνω περιπτώσεις απαιτείται συντονισμός μεταξύ των δύο ελεγκτών -LOCAL EAST & WEST.

5.6 Υποχρεωτική η ύπαρξη πομποδέκτη (transponder) στο ελικόπτερο, ο οποίος θα ενεργοποιείται αμέσως μετά την απογείωσή του κι όχι νωρίτερα και θα απενεργοποιείται αμέσως μετά την προσγείωσή του όταν θα βρίσκεται στο έδαφος.

5.7 Οι πτήσεις ελικοπτέρων του ελικοδρομίου όσο και των όμορων ελικοδρομίων ή πεδίων προσγείωσης υπόκειντται σε διαδικασία “start up sequence".

5.8 Οι χειριστές των ελικοπτέρων επιβάλλεται να ακροώνται αρχικά τη συχνότητα ώστε να μη διακόπτουν τυχόν οδηγίες των ελεγκτών προς IFR αεροσκάφη που βρίσκονται στην τελική φάση προσγείωσης. Η πρώτη κλήση τους θα γίνεται όταν αυτοί είναι πλήρως έτοιμοι για αναχώρηση και θα περιμένουν τις οδηγίες του ελεγκτή Πύργου χωρίς να παρεμβαίνουν περαιτέρω στη συχνότητα.

5.9 Οι χρήστες του ελικοδρομίου θα πρέπει να είναι ενημερωμένοι από το Εγχειρίδιο Αεροναυτικών πληροφοριών Ελλάδος (AIP Greece) και τις ισχύουσες αεροναυτικές αγγελίες (NOTAMs) και να συμμορφώνονται αυστηρά προς αυτά.

5.10 Αναστολή των κινήσεων των ελικοπτέρων για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα όταν αυτό κρίνεται απαραίτητο από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας.

5.11 Όσον αφορά σε δοκιμαστικές πτήσεις (Test Flights) και έως την καθιέρωση VFR υψών και διαδρομών ελικοπτέρων με υποχρεωτικά σημεία αναφοράς στη CTR του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, τα οποία οι χρήστες, θα υποχρεούνται αυστηρά να ακολουθούν και στα οποία θα διενεργούνται τα flight check των ελικοπτέρων, οι χειριστές ακολουθούν πιστά τις οδηγίες της εναέριας κυκλοφορίας.

6. Παράβαση των όρων και περιορισμών των από τις οικείες διατάξεις καθοριζομένων θεμάτων Αερολιμενικού, Τελωνειακού και Δασμολογικού ελέγχου, Δημόσιας Ασφάλειας, Εθνικής Άμυνας και Εναέριας Κυκλοφορίας, καθώς και κάθε μη σύννομη χρησιμοποίηση του ελικοδρομίου, βαρύνει απευθείας τον ιδιοκτήτη του ελικοδρομίου ή τον χειριστή του ελικοπτέρου κατά περίπτωση.

7. Ειδικά μνημονεύεται η κατά νόμο απαγόρευση της απευθείας από και προς το εξωτερικό πτήσης των ελικοπτέρων χωρίς προηγούμενη στάθμευση σε Διεθνή Αερολιμένα.

8. Η ΥΠΑ δημοσιεύει τα επιχειρησιακά δεδομένα της παρούσας απόφασης στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος (AIP GREECE) καθώς και κάθε μεταβολή της επιχειρησιακής κατάστασης του ελικοδρομίου (μέσω της έκδοσης NOTAM).

9. Ο εν γένει έλεγχος της επιχειρησιακής κατάστασης του ελικοδρομίου ανήκει στην αρμοδιότητα της ΥΠΑ.

10. Θέματα αναγόμενα στην εν γένει ασφάλεια των πτήσεων, στον περαιτέρω εξοπλισμό του ελικοδρομίου και στις εγκαταστάσεις του, ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από σχετική εισήγηση της ΥΠΑ. Τροποποίηση στα φυσικά χαρακτηριστικά, στα οπτικά βοηθήματα και στον πάσης φύσεως εξοπλισμό θα πραγματοποιείται μετά από σύμφωνη γνώμη της ΥΠΑ.

11. Η παρούσα απόφαση θα πρέπει σε κάθε έλεγχο να βρίσκονται στο χώρο του ελικοδρομίου και να επιδεικνύονται σε κάθε αρμόδιο σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

12. Η απόφαση αυτή ανακαλείται, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ελεύθερα χωρίς καμία επιβάρυνση του Δημοσίου.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 12 Μαρτίου 2018

Ο Υπουργός

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32, Αθήνα
Τηλ. Κέντρο 210 5279000
Κείμενα προς δημοσίευση: **webmaster.et@et.gr**

02009121503180004